



Harold Rolloos
6 november 2009

© Rijtesten.nl

Sentimenten

Tijdens mijn jongere jaren reed mijn vader achtereenvolgens drie generaties van de Mazda 626 als hatchback. De achterbank was mijn territorium. Als ik hem naar zijn ervaringen met die auto's vraag, dan herinnert hij zich vooral het sportieve rijgedrag en de krachtige motoren. Nu, ruim vijftien jaar later is het nu mijn beurt om plaats te nemen in een van de opvolgers van de auto waar mijn jeugdsentimenten liggen, de tweede generatie Mazda6. Gaat het beeld van mijn vader vandaag de dag nog steeds op voor deze Japanse middenklasser? Wij gingen met de 6 hatchback op pad om daar een antwoord op te vinden.



© Rijtesten.nl

Flair

Voor de leaserijder is het vaak lastig kiezen: de concurrentie in de middenklasse is moordend. Maar als je een sportieve auto in dat segment zoekt, dan vallen er al een hoop modellen af. Naast de BMW 3 Serie en de Alfa Romeo 159 is de kans dat de Mazda6 dan op je lijstje verschijnt is aanzienlijk. De fraaie Japanner draait sinds begin 2008 mee, maar is nog helemaal van deze tijd en in zijn klasse een van de meest sportieve ogende auto's. Aan de voorzijde springen de scherpe koplampen en het honingraat in de grille direct in het oog. Vanaf het zijaanzicht is de vloeiende lijn die langs de verschillende stijlen loopt goed te zien. De doorzichtige achterlichtunits kennen we natuurlijk van zijn voorganger. Twee uitlaatpijpen aan weerszijden geven de 6 nog wat extra sportieve flair mee.

Wij rijden de 6 hatchback – hij is ook als sedan en SportBreak te koop – in de



Mazda 6 2.0 S-VT TS

TS-uitvoering, die voor 30.140 euro in de prijslijst te vinden is. Na de basisversie (die kost net geen 25 mille) is dit de goedkoopste variant van deze middenklasser. Van een karige uitrusting is overigens geen sprake, want zoâ€™n beetje alles dat je als automobilist wenst is aan boord te vinden. Elektrische ramen en spiegels, ESP, climate control, een radio/cd-speler met wisselaar en cruise control, het zit er allemaal op en zorgen voor een scherp geprijsde Mazda6.



Doeltreffend

Het dichtslaan van het portier stemt ons wat minder vrolijk, de deuren voelen namelijk wat blikkiger aan. Mazda heeft het interieur erg zakelijk ingericht. Geen poespas, maar erg doeltreffend, ergonomisch en alles is dik voor elkaar. Op een aantal plekken komen we nog hard plastic tegen. Voorin is er voldoende opbergruimte, onder meer in de ruime portiervakken, maar ook het dashboardkastje kent een mooie inhoud. Het stuur



Mazda 6 2.0 S-VT TS

pakt erg prettig beet en beschikt over multifunctionele bediening. Je kunt er namelijk audio, cruise control, boordcomputer en de airco mee regelen. Alle info is af te lezen van het infodisplay bovenin het middenconsole. Het is alleen jammer als je bijvoorbeeld het actuele of gemiddelde verbruik wilt bekijken, dat de klok dan niet op hetzelfde moment wordt weergegeven. Je moet dus een keuze maken.

De voorstoelen zijn wat aan de harde kant, maar bieden wel een prettige zit met voldoende zijdelingse steun. Het zicht rondom valt een beetje tegen, de aflopende C-stijl neemt een hoop zicht weg, ondanks dat er nog een speciaal ruitje is gemonteerd door Mazda. Achterin kunnen passagiers hun benen goed kwijt, maar komen langere mensen met hun kruin tegen het plafond vanwege de sterk aflopende daklijn. De kofferruimte meet 500 liter. Na het neerklappen van de achterbank " dat gaat erg gemakkelijk door aan beide kanten in de kofferbak aan een hendeltje te trekken " stijgt dit aantal tot 1.200. Daarmee doet de 6 zeker niet onder voor hatchbackconcurrenten als de Ford Mondeo en de Opel Insignia.



© Rijtesten.nl

Sportieve rust

We rijden de Mazda6 met een 147 pk sterke 2.0 liter benzinemotor onder de kap. Na het omdraaien van de sleutel verdwijnt het volume van de krachtbron naar de achtergrond. De motor is krachtig, maar tegelijkertijd wel lekker stil en laat zich ook heel rustig rijden. Bij het accelereren produceert hij een sportief geluid, maar onder de 3.000 toeren neemt volume weer snel af. Ook rond 120 kilometer per uur is de motor erg stil en hoor je alleen wat windgeruis door de spiegels.

Mazda wordt geprezen om het sportieve rijgedrag van zijn auto's en dat is bij deze 6 niet anders. Het onderstel is naar onze smaak precies goed; zeker niet te comfortabel, maar ook niet te hard zodat je alle kanten opstuitert. De besturing is lekker direct en loepzuiver, waardoor de auto na korte stuurslagen al snel de kant opgaat die de berijder wenst. Met een te hoge snelheid een bocht induiken zorgt voor

wat onderstuur, maar de veiligheidsvoorzieningen grijpen direct in en houden de Japanner mooi op koers.

Ook over het schakelen zijn we zeer te spreken. Het gaat trefzeker en gepaard met korte slagen. De vijfde en zesde versnelling hebben een groter verzet voor brandstofbesparing. Op dat gebied doet deze 6 met 2.0 liter benzine het heel aardig en laat zien waarom hij werd voorzien van een groen B-label. Mazda claimt in de fabrieksopgave een verbruik van 7,1 liter op honderd kilometer. Na een testperiode van bijna zeshonderd kilometer over snelweg en door de stad kwamen wij uit op een gemiddelde van 7.7 liter, wat keurig is.



© Rijtesten.nl

Waardering

We begonnen deze test vanuit persoonlijk historisch oogpunt met de vraag of deze 6

kan tippen aan het sportieve rijgedrag van zijn 626-voorvaderen. Daarin stelt Mazda ons op geen enkel vlak teleur. Sterker nog, in zijn klasse is de Japanner een van de beste keuzes wat betreft sportieve rijeigenschappen en dito uitstraling, die bovendien veel waar voor je geld biedt. In het interieur zijn er wel wat puntjes van kritiek. Zo valt de hoofdruimte achterin tegen en is het zicht rondom niet om over naar huis te schrijven. Bovendien voelen de deuren nogal blikkerig aan. In de praktijk valt met deze punten van kritiek best te leven. Wie op zoek is naar een sportieve middenklasser, kan dus eigenlijk niet om het overwegen van een Mazda6 heen.

Plus

- + Goede en sportieve rijeigenschappen
- + Fijne handbak
- + Standaarduitrusting

Min

- Hoofdruimte achterin
- Zicht rondom
- Blikkerige deuren